//26
OTTOBRE// 2016

# BETADAY
## INTERVISTA
# JARNO BOANO
# FANTIC

THE CHAMPIONS!
ENDURO 3
STEVE HOLCOMBE
WORLD CHAMPION
betamotor.com
Beta
motorcycles
LIQUI MOLY
SACHS
SKF

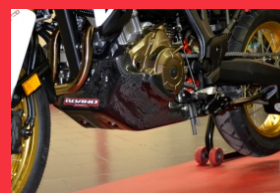
# 2016 RR BOANO REPLICA KIT

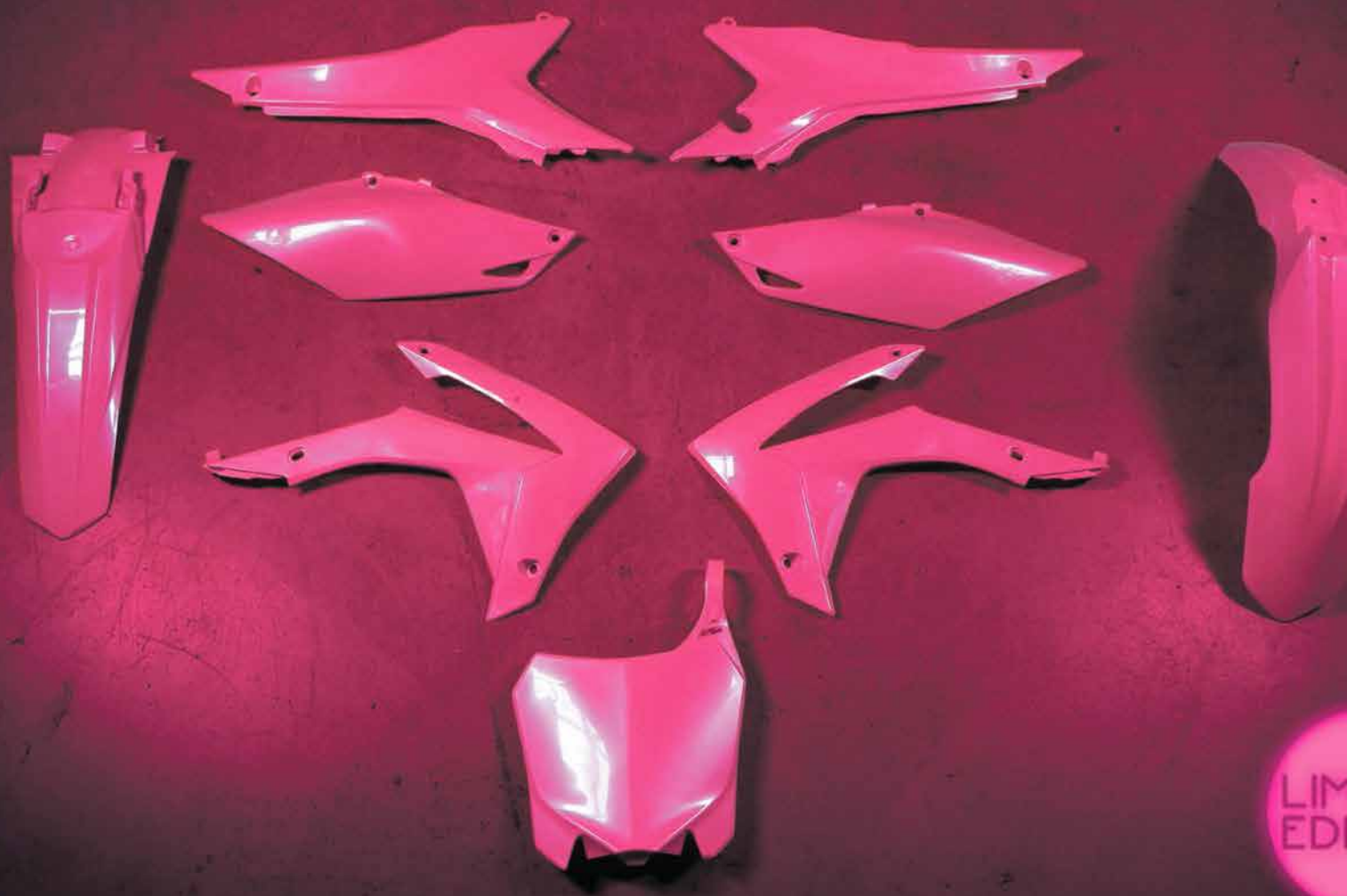
www.boano.com

# WE ARE THE

ENDURO GP
MANUFACTURERS
WORLD CHAMPION

ENDURO 3
STEVE HOLCOMBE
WORLD CHAMPION

XL ENDURO web magazine

# INDEX

MATTI...
DALLE GARE!
La stagione agonistica è giunta al termine ma già non vedete l'ora che arrivi la prossima gara?
Ci pensiamo noi! Fino al 31 dicembre, a fronte dell'acquisto di una KTM 250 o 300 EXC MY17,
i concessionari KTM rilasceranno un voucher del valore di 1.000 Euro* per prodotti PowerParts e PowerWear,
così da rendere unica la vostra moto ed il vostro stile inconfondibilmente orange.
Non perdete tempo e preparatevi al meglio per un 2017 Ready To Race!
* Promozione valida fino al 31/12/2016, limitatamente al numero dei voucher disponibili, presso i Concessionari Ufficiali KTM aderenti all'iniziativa. Ogni voucher è valido per una persona, per acquisto di prodotti KTM PowerWear e PowerParts, per un valore complessivo di 1.000 Euro (prezzo di listino, IVA inclusa).
KTM_POWERWEAR
KTM_POWERPARTS
YouTube
MOTOREX
Oil of Switzerland
KTM Group Partner
R2R
PROTECT

CRF250 2014-16 CRF450 2013-16 -- TC 125 / FC 250-350-450 2016 -- KXF 250 2013-16 KXF 450 2016
TECH

Magic
Moment
XL
FOTO: CRISTIANO MORELLO

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL

XL
Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL

XL
Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL

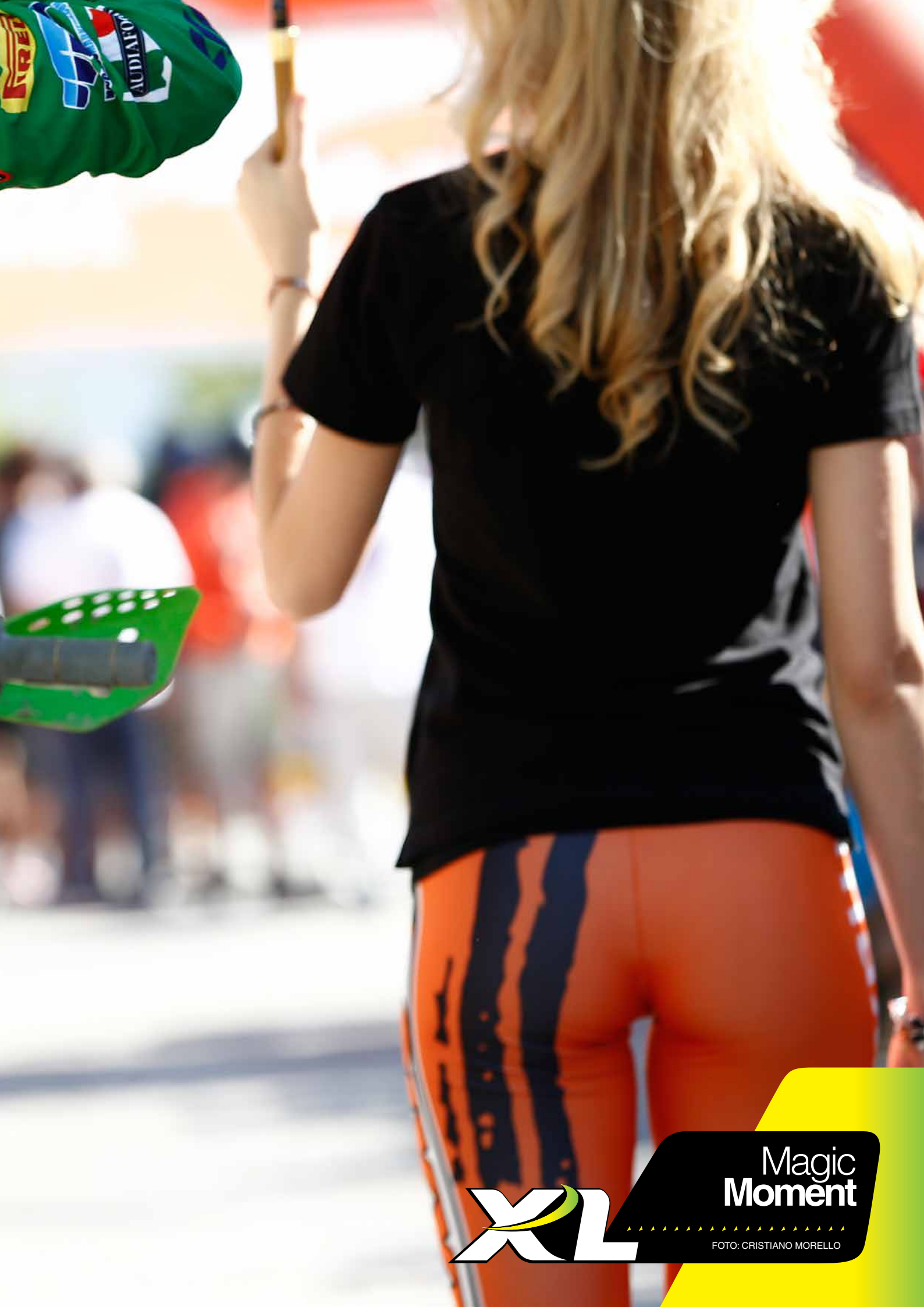
44
PHILIPPAERTS
BOANO
RACE PARTS
mapricom
where food comes from
costa
LIGURE
IL VERO PESTO ALLA GENOVESE
penta
power
Beta
DP 44

Magic
Moment
XL
FOTO: CRISTIANO MORELLO

FOTO: CRISTIANO MORELLO

costa
ligure
Beta
RACING
MOTOREX
PIRELLI

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO

Magic **Moment**

FOTO: CRISTIANO MORELLO

...improve your look.

EPLICA GRAPHIC KITS 2016
BLACKBIRD Racing

# BETADAY LA FESTA DEDICATA AGLI APPASSIONATI BETA

Testo : Betamotor Foto: Cristiano Morello

I l Beta Day, consueta festa di fine anno in casa Beta, chiude la stagione agonistica 2016. Una stagione che dire straordinaria è dire poco: le prime vittorie assolute nella Enduro GP, il Titolo di Campioni del Mondo Enduro Costruttori, il Titolo Piloti E3 con Steve Holcombe, il Titolo Italiano con Alex Salvini, la conquista della corona di Vice Campione del Mondo di Johnny Aubert. Di motivi per festeggiare ce ne erano in abbondanza e, domenica 9 ottobre, è andata in scena una giornata con tutti i grandi protagonisti Beta. A godersi lo spettacolo un'invasione di pubblico venuto ad assistere a 3 manches di gara spettacolo. Sotto gli occhi dei vertici della Casa Toscana, Steve Holcombe, Johnny Aubert ed Alex Salvini hanno sfidato una ventina di piloti Beta che corrono nei vari campionati nazionali, dando vita a 3 manches di puro spettacolo. Al termine di una serie infinita di sorpassi e controsorpassi, la classifica finale ha visto il francese Johnny Aubert precedere Steve Holcombe ed Alex Salvini; ma non è tanto l'ordine di arrivo a far testo, quanto lo splendido clima di festa che ha pervaso la giornata. Il Beta Day è stata anche l'occasione per vedere i piloti ufficiali Trial, Jorge Casales e Loris Gubian, esibirsi nella loro specialità ed assistere alla tappa finale del monomarca Beta Trial Master. Beta, al termine di questo 2016 da incorniciare, tiene a ringraziare la propria squadra corse – dal Team Manager Enduro Fabrizio Dini, il Team Manager Trial Donato Miglio a tutti i piloti e meccanici – così come tutti i tifosi, gli sponsor, i collaboratori e chiunque abbia contribuito a raggiungere il Titolo di Campioni del Mondo Costruttori, la conquista del Mondiale E3 ed il Titolo di Campione Italiano.

LIQUI MOLY

Beta
RACING

DESK
ISCRIZIONE TEST
MOTO
ISCRIZIONI
Beta

Betamotor.com
Beta

Red Bull
Beta
AMV
AMV
16
Beta
Beta racing

97
Red Bull
Beta

Beta
RACING
#70
STEVE
HOLCOMBE
FACTORY
OFFROAD TEAM

100%
Beta

NEW!
J14 DS ADVENTURE
• CALOTTA ESTERNA IN FULL CARBON
• 2 DIMENSIONI DI CALOTTA
• 2 DIMESNIONI DI EPS
• OMOLOGAZIONE ECE
PESO CASCO da 1300 gr +/- 50 gr
• OMOLOGAZIONE DOT/ECE
PESO CASCO da 1500 gr +/- 50 gr
• TAGLIE :
CALOTTA PICCOLA ( XS / S / M )
CALOTTAA GRANDE ( L / XL / XXL )
• J.1.E.R. emergency cheek pad removal system
• HIGH VISIBILITY VISOR
• SISTEMA DI RITENZIONE A DOPPIA D

# JARNO BOANO SCOPRITORE DI TALENTI

Testo e Foto di Cristiano Morello

**Jarno Boano e il Team Costa Ligure Beta Boano da molti anni lavorano per far crescere giovani piloti e i risultati sono stati eccellenti. Nel 2014 il team ha vissuto una stagione incredibile con il doppio successo mondiale con i piloti Dany McCanney nella Junior e con Davide Soreca nella Youth, mentre nella stagione seguente ha fatto correre un futuro campione del mondo, Steve Holcombe. Il 2016 invece ha tirato fuori dal cilindro un pilota che ha le carte buone per ben figurare e il suo nome è Matteo Cavallo.**

**XL:** Ciao Jarno, racconta il progetto Team Costa Ligure Beta Boano

**JARNO:** Il progetto Team Beta Boano è nato quando si è chiuso il rapporto con il Team ufficiale Beta, nel senso che loro hanno deciso di spostare il reparto corse più internamente per poter seguire meglio e più da vicino lo sviluppo delle moto e quindi la scelta doveva essere, o lavorare più tempo per loro o mantenere la mia struttura privata, ed ho optato per questa seconda soluzione avendo già un'azienda a casa con diversi dipendenti insieme a mio fratello. Inizialmente non è stato facile perché siamo passati da avere un budget di un certo tipo ad uno decisamente diverso e quindi abbiamo deciso di puntare più sui giovani, cercando qualche buon talento che potesse farci fare bella figura. Sono serviti alcuni anni però alla fine siamo riusciti a trovare i piloti giusti.

**XL:** Racconta la stagione 2014 che è stata ricca di titoli per il tuo team

**JARNO:** La stagione in cui siamo diventati Campioni del mondo è stata un po' una sorpresa anche perché non era partita nei migliori dei modi visto che, proprio poco prima di EICMA del 2011, un pilota che era con noi aveva deciso di cambiare Team lasciandoci ovviamente un po' spiazzati, poi parlando con Beta avevamo deciso di investire su MC Canny che era in contatto con Beta Inghilterra e sembrava non avere una moto. Il team quindi era composto da lui, Danny Philippaerts, che ormai da cinque anni era un punto fermo per mille motivi per il nostro team, e Davide Soreca che era arrivato nel 2012 con un progetto un po' particolare e dedicato a lui, nel senso che utilizzava una moto 125 che era l'unica che poteva guidare, con l'obiettivo poi di portarlo a correre il Campionato Junior una volta conquistato il titolo della 125, quindi mi sono trovato in casa con due piloti forti, uno nella classe 125 e uno nella Junior ma sicuramente nessuno di noi pensava di arrivare

a fine 2014 con due titoli mondiali. Qualche segnale positivo sicuramente c'è stato alla prima gara in Spagna quando entrambi i piloti sono andati a podio e la sorpresa più grande sicuramente è stata quella di Davide, perché il progetto con lui era a lungo termine e invece già da subito aveva dimostrato di essere molto sicuro, veloce e competitivo. Anche Danny Mc Canney è stato una bella sorpresa perché sapevo ovviamente che aveva un ottimo ritmo e delle grandi potenzialità ma non immaginavo che potesse vincere subito al suo debutto. L'emozione e la tensione per tutto il Team è cresciuta lentamente nel corso della stagione quando abbiamo iniziato a vedere che gara dopo gara continuavamo a fare dei podi. L'apice della tensione forse è stata la tappa in Svezia e Finlandia con Davide. Abbiamo portato a casa pochi punti ma per lui era la prima volta che si misurava con una trasferta così difficile ed impegnativa, con prove speciali completamente diverse da quelle che ci sono qui da noi, ma anche quella è servita perché tornati a casa da li abbiamo continuato a lavorare tutti ancora più duramente, consapevoli che da li in poi il campionato era ancora più in salita, questo ci ha permesso di arrivare concentrati all'ultima gara e a strappare la vittoria per mezzo secondo. Ho sempre detto a Davide che l'Enduro è uno sport particolare che fino all'ultimo secondo può regalarti o un risultato positivo o una delusione, infatti così è stato. Con McCanney è andato tutto più liscio, lui è un pilota inglese discretamente freddo e con una buona tenuta mentale in gara, ha avuto un buon rivale in Redondi ma forse quello che lo ha aiutato di più è stato il suo carattere che gli ha permesso di non lasciarsi intimorire e distrarre nei momenti in cui c'erano dei contatti ravvicinati in alcune gare. L'emozione per le diverse vittorie è stata ovviamente fortissima con tutti, forse quella più sentita in as-

soluto è stata quella di Davide ma solo perché faceva parte del Team e della famiglia da più tempo.

**XL:** Jarno spiegaci le difficoltà di un team privato nel trovare fondi sufficienti per una stagione

**JARNO:** Oggi come oggi creare una struttura forte sia come sponsor che come piloti non è facile però sono fortunato perché da tanti anni ho un pool di sponsor che credono in noi e hanno sposato il nostro progetto e la nostra filosofia aldilà del risultato, quindi per il momento possiamo contare sulle risorse giuste per fare una stagione mondiale che è per diversi motivi molto impegnativa, soprattutto cercando di tenere il livello del Team quasi alla pari di un Team ufficiale sia a livello tecnico ed organizzativo che di struttura, infatti credo che i nostri piloti siano supportati in modo più che adeguato sotto tutti i punti di vista. Per fortuna siamo circondati da Aziende che credono come noi nel lavoro che si fa aldilà del risultato, perché nello sport un giorno puoi vincere e un altro puoi non essere più nessuno e purtroppo molte aziende si ricordano di te e del Team solo quando sei campione e non magari quando stai passando un momento difficile per mille motivi, a volte basta anche una stagione storta a far vacillare alcune certezze. Il segreto secondo me è di tenere bene a mente e valorizzare la persona prima che lo sportivo, perché una vittoria è fatta di tante piccole cose insieme e purtroppo non sempre risultato ed impegno vanno di pari passo, quindi per noi è importante valorizzare sempre l'impegno che un pilota ci mette a prescindere dai punti o dai risultati che riesce a portare a casa, per noi conta molto anche la qualità della persona e gli sforzi che mette in gioco per raggiungere i suoi traguardi.

**XL:** Ma con il nuovo regolamento al mondiale, quindi due sole categorie nelle classi dei top riders mentre rimane invariato Junior e Youth, potrebbe essere facilitato un team "minore"?

**JARNO:** Secondo me chi sta gestendo l'enduro adesso sta andando in una direzione completamente sbagliata, poi ma-

gari i fatti mi smentiranno, però secondo me il fatto di non aver condiviso insieme alle case e ai vari Team il nuovo piano di sviluppo dell'enduro è stato un grande errore. La FIM ha deciso e poi ha comunicato ai Team le sue scelte, ora siamo un po' tutti in attesa di vedere come andrà. Sicuramente un team piccolo come il mio, con un budget limitato e con le moto che oggi Beta ha a disposizione, l'unica classe a cui possiamo aspirare è la Junior quindi insieme a Beta, perché con loro la collaborazione è da sempre molto stretta, si è deciso che il mio Team avrà due piloti da podio nella Junior affiancati da Philippaerts che correrà nella Enduro GP e farà anche da tutor ai piloti più giovani, nella speranza che siano loro a portare a casa i risultati più importanti, sperando che la FIM nella follia delle ultime scelte abbia previsto di dare un po' più di importanza a queste categorie dei giovani. Negli ultimi anni, numeri alla mano, sono state le categorie più numerose e nonostante questo sono sempre state le classi bistrattate poichè se si guardano i filmati di fine gara che propongono la FIM o il promotore non c'è mai la Juinior, assurdo se pensi che senza di loro farebbero venti partenti per gara.

**XL:** Qual è il ruolo di Chicco Muraglia all'interno del team

**JARNO:** Chicco è una persona molto importante, soprattutto per me, perché è dal 1995 che mi segue e sicuramente sia io che mio fratello siamo cresciuti con lui molto sia personalmente che sportivamente. Tante volte mi confronto con lui per trovare soluzioni ai più svariati motivi che un Team può avere in trasferta o nel quotidiano e in lui trovo sempre un validissimo supporto grazie alla stima e alla fiducia reciproca che ci lega da ormai molto tempo. Chicco è stato un grande pilota ed è una grande persona e lo dimostra il fatto che è ben voluto da tutti, mi ha insegnato forse la cosa più importante che è la base del nostro modo di lavorare e di esserci in questo sport e cioè che per avere bisogna dare, quindi come ti dicevo prima per noi contano sicuramente anche i risultati ma ancora di più l'impegno che ci si mette a 360°.

**XL:** Ora racconta storie, retroscena, aneddoti e segreti dei

tuoi talenti e partiamo da Davide Soreca

**JARNO:** Davide è un soggetto particolare, ritengo che sia davvero un bravo ragazzo molto educato che ha tanta voglia di fare e con la giusta dose di umiltà. Dopo un inizio un po' difficile in cui dovevamo conoscerci e che mi è servito a capire che alcuni suoi atteggiamenti di diffidenza in realtà nascondono solo una grande timidezza ed un modo particolare di essere, una volta chiarita questa cosa con Davide sono stati tre anni davvero molto intensi sotto tutti i punti di vista. Mi dispiace solo come sia andata alla fine con lui perché era un progetto a lunga scadenza, credo comunque che abbia fatto bene a fare un'altra esperienza per capire anche meglio cosa ha lasciato e cosa ha trovato, valutazioni che ovviamente ti aiutano a capire cosa c'è nel mondo e sono anche una grande crescita personale e professionale. Il 2014  è stato un grande anno in cui lo abbiamo sostenuto per tutta la durata del progetto e che si è concluso nel migliore dei modi. Il 2015 per lui è stato un anno di passaggio, essendo un gran talento, la voglia di tornare a vincere nonostante il cambio di classe ed il cambio della moto lo ha messo un po' in confusione e non ha raccolto tutto quello che poteva raccogliere però è stata una grande esperienza personale per entrambi, ed adesso dopo un paio di mesi, credo che lentamente il nostro rapporto stia tornado quello che era.

**XL:** Ora passiamo a Daniel McCanney

**JARNO:** Dany ci ha stupiti tutti per quel suo modo di fare educato da gentleman inglese, anche se ha un carattere particolare quando indossa il casco. In lui c'è una voglia di vincere incredibile ma quando in gara qualcosa non andava si arrabbiava molto e il metodo giusto era quello di prenderlo di petto e portarlo poi a calamarsi e a farlo ragionare, perché non era un problema alla moto ma una sua mancanza di concentrazione, ma anche questo fa parte del mio lavoro.

**XL:** E di Steve Holcombe cosa mi puoi dire

**JARNO:** Steve è arrivato da noi grazie all'importatore inglese di Beta, John Lampkin, e purtroppo è arrivato troppo tardi perché, come tutti ben sanno,

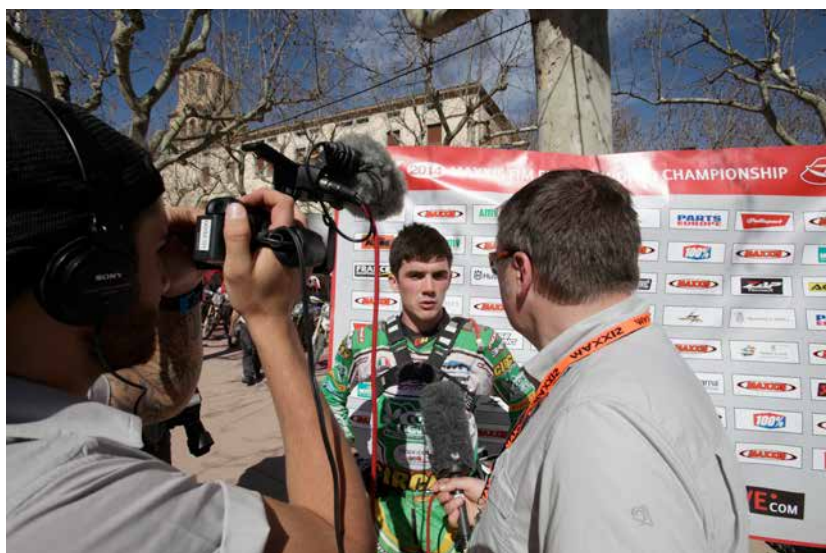
con noi doveva correre Oriol Mena. Steve con una moto quasi di serie ha corso ed è salito a podio in quasi tutte le restanti giornate di gara del mondiale e ha vinto parecchio. Steve è un bravissimo ragazzo e ha legato con tutti i suoi compagni di squadra e con i meccanici, creando un clima idilliaco, cosa che chiedo sempre al mio team, e i risultati sono arrivati con semplicità. Lui è un talento incredibile, lo scorso anno noi gli abbiamo semplicemente dato la possibilità di mettersi in luce alla Beta che a loro volta lo hanno messo sotto contratto e quest'anno ha vinto il titolo mondiale dimostrando tutto il suo enorme talento.

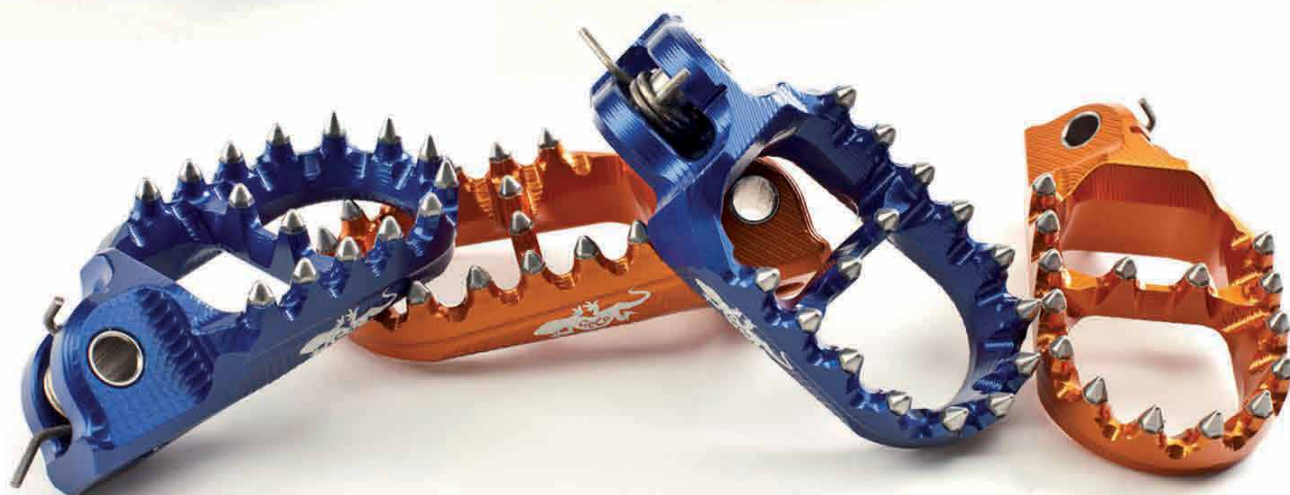
**XL:** Per ultimo parlami di Matteo Cavallo, la tua ultima scoperta

**JARNO:** Matteo è la nuova sfida , pensa che lui ha partecipato ad una scuola cross da me quando aveva sei anni e me la ricorda spesso mentre io non mi ricordo di lui, ma questa storia ci fa sempre molto ridere. Il destino ha voluto che ci incontrassimo di nuovo lo scorso inverno a girare qui in Piemonte, lui abita a pochi chilometri dalla Boano Moto, ma anche se avevo visto in lui le potenzialità non ho potuto inserirlo in squadra perché il team era al completo. Non posso e non voglio superare un certo numero di piloti altrimenti non riuscirei a gestire bene il team. Nei miei contratti con i piloti ho una clausola che prevede che posso sostituire i piloti in caso di infortunio e con l'assenza di Bresolin a maggio ho deciso di chiamare Matteo Cavallo. Penso che con Matteo si possa intraprendere un'avventura interessante perché fin da subito ha dimostrato molta voglia di impegnarsi e mettersi in discussione e soprattutto una grande umiltà, inoltre sono arrivati anche dei buoni risultati. In Francia, all'ultima del mondiale, ha vinto una speciale nella Junior e quinto assoluto, agli Assoluti ha vinto una giornata, e quindi ho deciso di prolungare il suo contratto per i prossimi due anni.

**XL:** Per concludere questa intervista voglio che mi racconti la figura di Deny Philippaerts

**JARNO:** Deny è arrivato qui da noi nel 2011 tramite Massimo Bartolini con il quale c'è

una profonda amicizia. Deny è semplicemente una grandissima persona, oltre ad avere delle grandi doti in moto e nonostante al suo primo anno di gare i risultati sono stati al di sotto delle aspettative per entrambi, ho visto un ragazzo che ha messo sempre il massimo dell'impegno e ha anche aiutato molto il team. Ora sono cinque anni che è qui con noi e il rinnovo del contratto con lui è in automatico. Deny oltre ad essere un pilota del team è anche il coordinatore dei ragazzi che arrivano in squadra, è il tester dei pezzi speciali Boano Moto, ha un rapporto diretto con gli sponsor del team e in alcune gare è stato il mio sostituto, quindi ha ricoperto anche il ruolo da team manager. Assieme a Deny abbiamo pianificato un progetto a lungo termine che al momento sta funzionando molto bene però prima di andare in pensione come pilota deve vincere un titolo italiano.

# 75'000 m² di PURO DIVERTIMENTO!

Offroad Park
Via Cargadori, 1
Pietramurata (TN)
tel. +39 0464 507172
www.offroadpark.it

# FANTICMOTOR LA LEGGENDA CONTINUA

Testo e Foto di Cristiano Morello

**FanticMotor, la leggenda continua, perché se Federico Fregnan ha fatto resuscitare un marchio fallito da anni e quasi dimenticato, ora la nuova proprietà ha tutte le carte in regola per far ritornare le moto Fantic l'oggetto del desiderio di generazione di ragazzi. Il nuovo gruppo di imprenditori veneti che ha rilevato l'azienda è capitanato da Maurizio Roman e dal fratello Mariano, entrambi ex Aprilia e Piaggio degli anni d'oro, e il progetto è quello di portare in Fantic esperienze, tecnologie e quella verve che fece il successo di Aprilia negli Anni Ottanta e Novanta.**

# FANTIC 250 E

**Motore**: Monocilindrico 4 tempi, raffred dato a liquido
**Cilindrata**: 249.6 cc
**Pot. Max**: 20.6 kW (28 CV) @ 9000 rpm
**Coppia Max**: 22.5 Nm @ 7000 rpm
**Alesaggio**: 77 mm
**Corsa**: 53.6 mm
**Distribuzione**: Monoalbero a 4 valvole
**Carburatore**: KEIMA ø 36
**Accensione**: Digitale
**Avviamento**: Elettrico
**Marce**: 6
**Frizione**: Multidisco in bagno d'olio
**Impianto di scarico**: Collettore di scarico  e silenziatore ARROW
**Telaio**: Perimetrale in acciaio al CrMo
**Telaietto posteriore**: In alluminio
**Forcellone:** In alluminio a sezione variabile e leveraggio progressivo
**Pneumatici**: 90/90x21 - 120/80x18
**Cerchi**: In alluminio anodizzati Black
**Freni**: Disco anteriore "Wave" ø 260mm – Disco posteriore "Wave" ø220mm
**Piastre di sterzo**: Forgiate in alluminio
**Sospensione anteriore**: FANTIC FRS a steli rovesciati ø41mm
**Sospensione posteriore:** Mono FANTIC FRS
**Manubrio**: In acciaio ¯22
**Altezza sella**: 915mm
**Interasse:** 1420mm
**Lunghezza**: 2100mm
**Peso:** 104 kg
**Serbatoio**: capacità 7,5 l

# **FANTIC 50 E** PERFORMANCE

**Motore:** Monocilindrico 2 tempi, raffreddato a liquido
**Cilindrata:** 48,9 cc
**Carburatore:** DellOrto ø16
**Alesaggio :** 40,3
**Distribuzione:** Aspirazione lamellare
**Accensione:** Elettronica ad anticipo variabile
**Corsa :** 39
**Avviamento:** Kick starter
**Marce:** 6
**Frizione :** Multidisco in bagno d'olio
**Impianto di scarico :** Silenziatore in alluminio by BigOne
**Telaio:** Perimetrale in acciaio al CrMo
**Telaietto posteriore:** Smontabile in acciaio
**Forcellone:** In acciaio leveraggio progressivo
**Pneumatici:** 80/90x21 - 110/80x18
**Cerchi:** In alluminio anodizzati Black
**Freni:** Disco "Wave" ø260mm - Disco "Wave" ø220mm
**Piastre di sterzo :** Forgiate in alluminio
**Sospensione anteriore:** Forcella FANTIC Tradizionale ø40
**Sospensione posteriore:** Mono FANTIC FRS 50
**Manubrio:** ø22 in acciaio
**Lunghezza :** 2100mm
**Altezza sella:** 905mm
**Interasse:** 1420mm
**Peso:** 84 kg
**Serbatoio:** capacità 7,5 l

# **FANTIC 50 ER** COMPETIZIONE

**Motore:** Monocilindrico 2 tempi raffreddato a liquido, Cilindro allumino Nikasil, no contralbero, no miscelatore
**Cilindrata:** 48,9 cc
**Carburatore:** DellOrto ø26
**Alesaggio :** 40,3
**Distribuzione:** Aspirazione lamellare competizione
**Accensione: E**lettronica ad anticipo variabile
**Corsa :** 39
**Avviamento:** Kick starter
**Marce:** 6
**Frizione :** Multidisco in bagno d’olio
**Impianto di scarico :** Espansione Competizione a spicchi e silenziatore in alluminio anodizzato by BigOne
**Telaio:** Perimetrale in acciaio al CrMo
**Telaietto posteriore:** Smontabile in alluminio
**Forcellone:** In alluminio a sezione variabile e leveraggio progressivo
**Pneumatici:** 90/90x21 - 120/80x18
**Cerchi: I**n alluminio anodizzati Black
**Freni:** Disco “Wave” ø260mm - Disco “Wave” ø220mm
**Piastre di sterzo :** Forgiate in alluminio
**Sospensione anteriore:** FANTIC FRS Competizione ø41mm - regolaz. precarico molla e estensione
**Sospensione posteriore:** Mono FANTIC FRS 50 Piggyback - 2 regolazioni
**Manubrio:** Competizione anodizzato nero, in Ergal ø28 senza traversino (fat bar)
**Lunghezza :** 2100mm
**Altezza sella:** 920mm
**Interasse:** 1420mm
**Peso:** 83 kg
**Serbatoio:** capacità 7,5 l
**Varie:**
- Catena 428 (maglie oro)
- Corona 58 denti in Ergal anodizzato nero
- Impianto di raffreddamento a doppio radiatore
- Comandi a manubrio Competizione

# **FANTIC 125 E** CASA

**Motore:** Monocilindrico 4 tempi Euro 4, raffreddato a liquido
**Cilindrata:** 124,45 cc
**Carburatore:** Keihin ø30
**Alesaggio :** 52
**Distribuzione:** Monoalbero a 4 valvole
**Accensione:** Digitale
**Corsa :** 58,6
**Avviamento:** Elettrico
**Marce:** 6
**Frizione :** Multidisco in bagno d'olio
**Impianto di scarico :** Silenziatore in alluminio anodizzato by BigOne
**Telaio:** Perimetrale in acciaio al CrMo
**Telaietto posteriore:** Smontabile in acciaio
**Forcellone:** In alluminio a sezione variabile e leveraggio progressivo
**Pneumatici:** 90/90x21 - 120/80x18
**Cerchi:** In alluminio anodizzati Black
**Freni: Disco** "Wave" ø260mm - Disco "Wave" ø220mm; ripartizione della frenata
**Piastre di sterzo :** Forgiate in alluminio
**Sospensione anteriore:** Fantic FRS ø41mm a steli rovesciati
**Sospensione posteriore:** Mono FANTIC FRS 125 Piggyback - 1 regolazione
**Manubrio:** 22 in acciaio
**Lunghezza :** 2100mm
**Altezza sella:** 915mm
**Interasse:** 1420mm
**Peso:** 95 kg
**Serbatoio:** capacità 7,5 l

# **FANTIC 125 E** PERFORMANCE

**Motore:** Monocilindrico 4 tempi Euro 4, raffreddato a liquido
**Cilindrata:** 124,45 cc
**Carburatore:** Keihin ø30
**Alesaggio :** 52
**Distribuzione:** Monoalbero a 4 valvole
**Accensione:** Digitale
**Corsa :** 58,6
**Avviamento:** Elettrico
**Marce:** 6
**Frizione :** Multidisco in bagno d'olio
**Impianto di scarico :** Silenziatore in alluminio by BigOne
**Telaio:** Perimetrale in acciaio al CrMo
**Telaietto posteriore:** Smontabile in acciaio
**Forcellone:** In acciaio leveraggio progressivo
**Pneumatici:** 90/90x21 - 120/80x18
**Cerchi:** In alluminio anodizzati Black
**Freni:** Disco "Wave" ø260mm - Disco "Wave" ø220mm; ripartizione della frenata
**Piastre di sterzo :** Forgiate in alluminio
**Sospensione anteriore:** Forcella FANTIC Tradizionale ø40
**Sospensione posteriore:** Mono Fantic FRS 125 - 1 regolazione
**Manubrio:** ø22 in acciaio
**Lunghezza :** 2010mm
**Altezza sella:** 905mm
**Interasse:** 1420mm
**Peso:** 96 kg
**Serbatoio:** capacità 7,5 l

# **FANTIC 125 ER** COMPETIZIONE

**Motore:** Monocilindrico 4 tempi Euro 4, raffreddato a liquido
**Cilindrata:** 124,45 cc
**Carburatore:** Keihin ø30
**Alesaggio :** 52
**Distribuzione:** Monoalbero a 4 valvole
**Accensione:** Digitale
**Corsa :** 58,6
**Avviamento:** Elettrico
**Marce:** 6
**Frizione :** Multidisco in bagno d'olio
**Impianto di scarico :** Silenziatore in alluminio anodizzato by BigOne
**Telaio:** Perimetrale in acciaio al CrMo
**Telaietto posteriore:** Smontabile in alluminio
**Forcellone:** In alluminio a sezione variabile e leveraggio progressivo
**Pneumatici:** 90/90x21 - 120/80x18
**Cerchi:** In alluminio anodizzati Black
**Freni:** Disco "Wave" ø260mm - Disco "Wave" ø220mm; ripartizione della frenata
**Piastre di sterzo :** Forgiate in alluminio
**Sospensione anteriore:** FANTIC FRS Competizione ø41mm - regolaz. precarico molla e estensione
**Sospensione posteriore:** Mono FANTIC FRS 125 Piggyback - 2 regolazioni
**Manubrio:** Competizione anodizzato nero, in Ergal ø28 senza traversino (fat bar)
**Lunghezza :** 2100mm
**Altezza sella:** 915mm
**Interasse:** 1420mm
**Peso:** 95 kg
**Serbatoio:** capacità 7,5 l
**Varie:**
• Catena 428 (maglie oro)
• Corona 58 denti in Ergal anodizzato nero
• Comandi a manubrio Competizione

# **FANTIC 50 E** CASA

**Motore:** Monocilindrico 2 tempi, raffreddato a liquido
**Cilindrata:** 48,9 cc
**Carburatore:** DellOrto ø16
**Alesaggio :** 40,3
**Distribuzione:** Aspirazione lamellare
**Accensione:** Elettronica ad anticipo variabile
**Corsa :** 39
**Avviamento:** Kick starter
**Marce:** 6
**Frizione :** Multidisco in bagno d'olio
**Impianto di scarico :** Espansione con finitura cromata e silenziatore in alluminio anodizzato by BigOne
**Telaio:** Perimetrale in acciaio al CrMo
**Telaietto posteriore:** Smontabile in acciaio
**Forcellone:** In alluminio a sezione variabile e leveraggio progressivo
**Pneumatici:** 80/90x21 - 110/80x18
**Cerchi:** In alluminio anodizzati Black
**Freni:** Disco "Wave" ø260mm - Disco "Wave" ø220mm
**Piastre di sterzo :** Forgiate in alluminio
**Sospensione anteriore:** FANTIC FRS ø41mm a steli rovesciati
**Sospensione posteriore:** Mono FANTIC FRS 50 Piggyback - 1 regolazione
**Manubrio:** 22 in acciaio
**Lunghezza :** 2100mm
**Altezza sella:** 910mm
**Interasse:** 1420mm
**Peso:** 83 kg
**Serbatoio:** capacità 7,5 l

**La foto in oggetto è una Fantic 250 Enduro Competizione di color nero ed è il top di gamma che al momento l’azienda veneta sta proponendo. Se vi collegate al sito http://www.fanticmotor.it/ potete scoprire tutti i dati tecnici delle moto anche in versione motoard, il segmento bici che stanno spopolando e anche la realtà delle Mash, moto in stile vintage/cafe racer.**

MX Line
www.mxline.it
Off Road Jersey

# ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO

# GARA & DOPOGARA

**100% PRODOTTO E REALIZZATO IN ITALIA**

# X-FIT PRO

BODY ARMOUR

WWW.ACERBIS.COM

# NUOVI RADIATORI MAGGIORATI INNTECK

## PER MOTO DA FUORISTRADA

Più resistenti degli originali, realizzati in alluminio di alta qualità con saldature TIG. Raffreddamento migliorato!

info@innteck.com - www.InnTeck.com

MXGP

OGIO

BAGS SUPPLIER

# MEET THE WHOLE FAMILY

Ph.: EZIO TEMPESTINI

**RIG 9800** / Rock&Roll

## CARATTERISTICHE TECNICHE

> Sistema **SLED** (**Structural Load Equalizing Deck**): piano della struttura che distribuisce uniformemente il carico
> Ampia apertura **LID** per facilitare l'accesso a tutti i compartimenti
> Ampio scomparto principale con divisori regolabili e vano imbottito per casco
> Costruzione **iFOM** (gommapiuma integrata) per tutta l'attrezzatura che necessita di più protezione
> Ruote di grandi dimensioni per un trasporto più agevole
> Sistema di chiusura sicura con cinghie di compressione
> Maniglia retrattile

## SPECIFICHE

> **Dimensioni:** 86.4 cm x 41.9 cm x 38.7 cm
> **Peso:** 6.4 Kg
> **Capacità:** 160.5 L

**OGIO è un brand distribuito in Italia da ATHENA S.p.A.**
via delle Albere, 13   36045 Alonte (VI) - ITALY
Tel. +39 0444.72.72.72
**www.athenaevolution.com**

**Be always updated!**

facebook.com/AthenaSocial
twitter.com/athenasocial